Comisión Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 1620 de 2018

SITUACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO

Se recibe a una delegación de la Unión Ferroviaria

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 13 de junio de 2018

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Martín Tierno.

MIEMBROS: Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Wilma Moraes, Juan José Olaizola y Néstor Otero.

INVITADOS: Por la Unión Ferroviaria: señores Carlos Aramendi (Presidente) y Mariano Pouso (Secretario General).

SECRETARIA: Señora Doris Muñiz.

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a la delegación de la Unión Ferroviaria, integrada por su presidente, el señor Carlos Aramendi, y el secretario general, señor Mariano Pouso. La Comisión recibió la nota a través de la cual solicitaron esta reunión y en la que explican la grave situación vinculada al subsidio indirecto que recibe Servicios Logísticos Ferroviarios S.A. de parte de AFE y manifiestan que SELF mantiene una deuda millonaria con AFE.

Tienen la palabra.

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- Antes que nada, quiero agradecer a la Comisión por recibirnos. No es la primera vez que estamos acá; a lo largo del tiempo hemos concurrido varias veces a esta Comisión a plantear diferentes problemas.

Entendemos que en esta etapa estamos ante una situación bastante compleja, muy diferente a la que teníamos años atrás.

A partir del año 2005, tuvimos una gran esperanza en el nuevo proceso que se iniciaba con el Frente Amplio en el Gobierno; había mucho entusiasmo en los trabajadores ferroviarios, pero con el transcurso del tiempo la situación se fue deteriorando y hoy es bastante compleja.

En el período 2005- 2010 se hizo muy poco. Al final del quinquenio se comenzó con las obras del ramal Pintado- Rivera.

Entre 2010 y 2015 asistimos a una etapa de retroceso en todo el proceso ferroviario; por lo menos, así lo visualizamos nosotros. En lugar de avanzar en el nuevo modo ferroviario, retrocedimos en forma muy alarmante. La reparación de vías que se había iniciado todavía está en proceso; no ha terminado.

A partir del 1º de julio de 2015 comienza una nueva etapa en el modo ferroviario, dado que se pone en funcionamiento la empresa Servicios Logísticos Ferroviarios, creada por decreto de fecha 28 de diciembre de 2011. Esta empresa, que es 51% propiedad de AFE y 49% de la Corporación Nacional para el Desarrollo, empezó a funcionar el 1º de julio de 2015. En ese momento, AFE transfirió a la empresa SELF -para capitalizarla- alrededor de catorce máquinas, serie 2000 y serie 800, y trescientos o cuatrocientos vagones de carga. Por su parte, la Corporación Nacional para el Desarrollo no aportó dinero para que la empresa pudiera comenzar a andar.

Desde entonces, advertimos que empezamos a retroceder en el modo ferroviario en lo que respecta al transporte de la carga.

El año 2015 cerró con un total de 870.000 toneladas de carga transportada; 2016, con 650.000 toneladas y, en 2017, se alcanzaron las 460.000 toneladas. De manera que pasamos de las 1.200.000 toneladas que AFE había transportado en 2013 y 2014 a 460.000 toneladas en 2017. O sea que la pérdida de transporte de carga es muy alarmante a partir de que la empresa Servicios Logísticos Ferroviarios comienza a trabajar.

Queda claro que la empresa SELF es propiedad del Estado; los dos socios -tanto AFE como la CND- son parte del Estado. Nos preocupa muchísimo su funcionamiento, porque el decreto establece que por ser una empresa que trabaja en el derecho privado no puede ser subsidiada por el Estado. La cuestión es que como la CND en ningún momento capitalizó a la empresa con dinero, AFE fue tratando de subsidiarla de manera encubierta.

¿Qué ha pasado al día de hoy? Tal como establece la ley, Servicios Logísticos Ferroviarios tiene que pagar un canon por el uso de la vía a AFE. Al día de hoy, SELF debe a AFE, por ese concepto, $ 46.000.000, es decir, alrededor de US$ 1.500.000. Esa es la deuda que mantiene en la actualidad y es el único ingreso que AFE tiene, aparte del subsidio; a nuestro juicio, mal llamado subsidio.

AFE recibe US$ 52.000.000 por año para su presupuesto. Ese monto no fue utilizado en su totalidad; solo se usó alrededor del 60%. Esta situación nos preocupa porque, por un lado, AFE no utiliza todos los recursos que recibe para su presupuesto -así surge de los documentos- y, por otro, no cobra a SELF el canon por el uso de la vía ni por los servicios que brinda a la empresa. Me refiero a trabajos de mecánica, reparación de bogues, trabajos en tren de auxilio. Como la empresa SELF nunca logró tener un capital humano capacitado, termina comprando los servicios a AFE. En realidad, se los compra de boca o en los papeles, porque el cobro de esos trabajos nunca se hace efectivo.

El año pasado se hizo un inventario de todos los bienes de AFE -campos, montes y todo lo que tiene a lo largo y ancho del país-, el cual arrojó un superávit de una determinada cantidad de dinero. ¿Para qué se hizo eso? Para respaldar y utilizarlo como garantía del préstamo que se iba a pedir a la CAF, de US$ 25.000.000 -que ya se recibió-, para esta empresa. Nos preocupó muchísimo la forma en que se generó el préstamo a la empresa. Estamos hablando de una empresa que trabaja en el derecho privado, propiedad de dos empresas del Estado y que no puede ser controlada por parte del Estado; no puede controlarla el Tribunal de Cuentas, el Parlamento, ni nadie.

De manera que el Estado se endeudó en US$ 25.000.000. Por dar algunos ejemplos de cómo se está utilizando ese dinero, podemos decir que se están haciendo reparaciones en cuatro máquinas. En ese caso, no se contrató a una empresa, sino a una persona amiga de un gerente y se está pagando US$ 80.000 por pintar cada máquina. No estamos hablando del precio pagado por las cuatro máquinas; estamos diciendo que se paga US$ 80.000 por el arenado y pintado de cada una de ellas. Además, se trae trabajadores de General Electric de Brasil para repotenciar los motores. Solo se repotencian los motores, porque la reparación de los bogues la hacemos los ferroviarios en los talleres de AFE. Se paga alrededor de US$ 4.000.000 a General Electric por repotenciar las cuatro máquinas; solo por los motores, porque, reitero, el resto se hace en Uruguay. Tengamos en cuenta, además, que esa tarea se hace con trabajadores extranjeros; se trajo

trabajadores de Brasil para hacer una tarea que podríamos haber hecho los trabajadores uruguayos. En el año 2000, las máquinas serie 800 fueron repotenciadas en los talleres de Peñarol. O sea que aquí había capacidad humana para hacer ese trabajo.

Esta situación nos preocupa muchísimo. Cuando se empezó el trabajo de arenado y pintura de las máquinas, se nos presentó un problema, porque esta empresa había contratado trabajadores extranjeros. No se trata de que estuviéramos en contra de los trabajadores extranjeros -contrataron cubanos y venezolanos-, sino de que esas personas estaban trabajando en negro, no estaban en caja, ni siquiera contaban con elementos de seguridad. Es muy preocupante que una empresa propiedad del Estado contrate a otra para hacer un trabajo y no controle que los trabajadores estén en regla.

Las gestiones llevadas adelante desde 2005 a la fecha han sido lamentables, pasando por Gallicchio, Lev, Orellano, Setelich y, ahora, Wilfredo Rodríguez, que ha colmado el vaso, es la frutilla de la torta; la peor gestión en la historia del ferrocarril se ha desarrollado en los tres o cuatro años de su gestión.

AFE está llegando a una situación crítica; tiene quinientos trabajadores, más de doscientos cincuenta con causal jubilatoria y no hay un proceso de recambio de trabajadores para mantener la capacitación de la gente.

Entonces, por un lado, no se utiliza todo el presupuesto asignado -US$ 52.000.000- para contar con más recursos humanos de manera que se puedan ir trasladando los conocimientos y, por otro, tampoco se genera en AFE la compra de maquinaria para mantener la infraestructura, que es lo que le compete. Hoy, por ley, a AFE le corresponde el mantenimiento de la infraestructura, pero no tenemos maquinaria para llevar a cabo esa tarea.

Entonces, ¿cómo terminamos relacionando estos hechos? ¿Qué intenciones políticas hay detrás de todo este asunto? No se ejecuta todo el presupuesto, no se contrata personal, no se compra maquinaria. ¿Qué se pretende? ¿Se pretende reducir AFE a la nada? ¿O qué? Al mismo tiempo, el ministro dice que es posible que AFE vaya camino a lo que sucedió con Pluna. Esto, dicho por un ministro, es mucho más lamentable, sobre todo, cuando el propio Rossi fue el “inventor” de Pluna; esto preocupa muchísimo.

Estamos realmente preocupados por esta situación, más aún cuando hoy sabemos que se va a instalar el proyecto UPM desde Paso de los Toros a Montevideo. ¿Qué va a pasar con AFE? Creemos que no va a pasar nada. AFE verá pasar toda esa obra por encima; no participará absolutamente en nada. La vía ya fue transferida al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. El Ministerio ya es dueño de la vía; por lo tanto, hará licitaciones internacionales. Ni un solo centavo del canon pasará por la empresa pública AFE. Será una obra ciento por ciento privada, desde su construcción hasta su mantenimiento. El operador también será ciento por ciento privado; seguramente, será una empresa extranjera porque hoy Uruguay no tiene capacidad para transportar la cantidad de celulosa que implicará el proyecto. Servicios Logísticos Ferroviarios es la única operadora de transporte de carga, pero su capacidad de carga, en lugar de mejorar, viene disminuyendo año a año. Creemos que no habrá posibilidad de recuperar la capacidad de carga. Entonces, indudablemente, ingresará un operador privado a nuestro país para transportar la celulosa y, seguramente, terminará quedándose con el transporte del resto de la mercancía que haya que distribuir en el país. No tiene mucho sentido pensar que una operadora de la dimensión que, obviamente, tendrá la que se venga a instalar aquí no pueda transportar 800.000 toneladas o 1.000.000 toneladas más, que es lo que representa la mercancía cautiva en todo el país.

Ya ha quedado claro que la empresa que el Gobierno creó para el transporte de la carga no ha dado resultado. Se da la situación de que se crea una empresa, pero se están generando dobles costos. Una empresa del Estado compra servicios a la misma dueña de esa empresa. Es bastante loco pensar que AFE es dueña de Servicios Logísticos Ferroviarios y, a su vez, compra servicios a AFE; es una locura. Esos dobles costos son importantes, porque el cuerpo gerencial de Servicios Logísticos Ferroviarios percibe sueldos muy importantes. Cuando esta empresa se conformó se hizo un llamado abierto para ocupar el cargo de gerente general que, en su momento, le correspondió a un ingeniero. Hace un año ese ingeniero fue despedido y no se volvió a llamar a concurso, sino que se cubrió ese lugar con un cargo político. Entonces, se crea una nueva empresa y los cargos que ahí se van generando se cubren con cargos políticos. Eso, realmente, preocupa muchísimo.

AFE va quedando totalmente vacía, con muy poco personal y envejecido, sin posibilidad de nuevos ingresos, dado que el directorio así lo ha manifestado.

Tenemos la responsabilidad del mantenimiento de la vía, pero no tenemos personal. Tenemos la responsabilidad del servicio de pasajeros, pero tampoco tenemos personal. Se hizo un llamado interno para llenar los cargos de guarda, pero no se pudo efectivizar porque los trabajadores que concursaron y pasaron las pruebas para ocupar esos cargos no pueden actuar como guardas porque la gerencia a la cual pertenecen, que es Tráfico, no los puede liberar, porque no tiene personal. Hoy, solo la gerencia de Tráfico genera cuatro mil horas extras por mes para cubrir las vacantes. Si tenemos en cuenta el valor de esas horas extras, vemos que con eso podríamos contar con cuarenta trabajadores en forma efectiva. Esa carencia se está cubriendo con horas extras. Por su parte, la OPP pretende que AFE baje la cantidad de horas extras. Es imposible hacerlo si no se cuenta con el personal suficiente. Hoy, AFE está funcionando gracias a las horas extras. En el momento en que los trabajadores digan que no quieren hacer más horas extras, AFE quedará paralizada, tanto en lo que respecta al servicio de pasajeros como al mantenimiento y reparación de vías, porque no hay personal.

Lamentablemente, las horas extras son parte del ingreso de los trabajadores ferroviarios, porque sus sueldos son muy bajos. Entonces, hoy, el trabajador no quiere renunciar a hacer horas extras porque les permiten obtener un mejor ingreso. Dentro de la Mesa Sindical Coordinadora de Entes, donde estamos nucleados, AFE es la empresa son salarios más bajos. Por eso, el trabajador queda cautivo de las horas extras; es la única forma de generar un mejor ingreso. Esto nos preocupa muchísimo. Lo hemos hablado en diferentes reuniones. Comenzamos a hacer una reestructura que no se ha podido llevar a cabo, no sabemos por qué. Venimos trabajando desde hace cuatro o cinco años para armar una reestructura, pero hasta el día de hoy no lo hemos podido lograr. Nos reunimos, avanzamos, pero parecería que hay intenciones políticas de que esa reestructura de AFE no se haga. El año pasado llegamos hasta el primer nivel de gerencias; de doce o trece gerencias que tenía AFE, acordamos dejar solo cinco. Tratamos de armar el organigrama de cada una de las gerencias, pero llegaron órdenes de arriba y todo se trancó. De manera que tampoco hay posibilidad de que el trabajador ferroviario pueda ver terminada una reestructura que venimos peleando desde hace diez años.

Dejo mi intervención por aquí para dar lugar a que mi compañero, Mariano Pouso, haga uso de la palabra para referirse a cómo AFE está gastando muy mal el dinero a través de las tercerizaciones.

SEÑOR POUSO (Mariano).- Quiero mencionar un hecho que nosotros definimos como una situación de esquizofrenia. Me refiero a que las máquinas que fueron cedidas a la paraestatal SELF no son prestadas a AFE cuando se necesitan para realizar los servicios de pasajeros especiales, las excursiones. El presidente de AFE, que también es el presidente de SELF, el señor Wilfredo Rodríguez, se pide las máquinas a sí mismo y no se las presta. Estamos hablando de máquinas que se piden para realizar un servicio social, es decir, para las excursiones de las que participa la gente del pueblo, la gente humilde. Para el modelo de ferrocarril planteado, básicamente, de transporte de carga y los grandes conglomerados trasnacionales, el pueblo tiene la opción del servicio de pasajeros ordinario -para el cual tampoco se han prestado las máquinas- y del servicio de pasajeros extraordinario, que son las excursiones, en las que viajan jubilados o niños de las escuelas, para el cual no se prestan las máquinas a AFE. Realmente, ¿quién puede ordenar este funcionamiento caótico?

Se creó la figura de la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, en la órbita del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Esta Dirección está actuando como una secretaría política del Ministerio.

Este año tuvimos un conflicto muy importante, por aspectos sindicales. No vamos a ocupar el tiempo de esta Comisión en eso; la situación estuvo en la prensa; más o menos se sabe por qué se produjo. Hubo un ataque a la herramienta sindical. Se manifestó en la prensa que los trabajadores habían cometido determinados ilícitos que después no fueron demostrados; hay una denuncia penal en curso. En el marco de ese conflicto ocurrió un hecho que queremos comentarles. A los trabajadores del taller paraestatal afiliados a la Unión Ferroviaria se les mandó mover una máquina serie 800. Ellos no tenían la habilitación que expide la DNTF para manejar una máquina serie 800; sí tenían habilitación para manejar una máquina serie 2000, que es diferente, tiene otros comandos. Como los trabajadores se negaron a mover la máquina serie 800 fueron sancionados. Cuando los representantes del sindicato concurrieron a la DNTF con los dos trabajadores y hablaron con el inspector de dicha Dirección que tomó las pruebas, él confirmó que, efectivamente, los funcionarios no estaban habilitados para manejar una máquina serie 800, porque nadie les enseñó a hacerlo, dado que el día de la prueba la máquina estaba rota y no fue posible realizarla. La DNTF consultó con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, simplemente, se recibió una escueta nota que señalaba: “En nuestros registros figura que ellos han realizado la prueba”. De manera que se pone lo político por encima de la seguridad ferroviaria. Entonces, ¿cuál es el rol de la DNTF?

Hoy, la DNTF presiona para que se levanten las precauciones en la vía. AFE no tiene los funcionarios como para levantar precauciones. Si se levantan las precauciones, los trenes circulan a una velocidad que la vía no puede sostener y se producen los descarriles que se ven todos los días. Para nosotros, ese es un hecho central.

Acá se planteó un modo ferroviario con el cual tenemos diferencias y se creó una figura como la DNTF para arbitrar, pero lo cierto es que no arbitra, sino que cumple un rol político. Como lo pidió la Unión Ferroviaria, la respuesta es: "No; que los maten; que suspendan a los trabajadores". Si ese va a ser su rol, cuando venga una operadora que mueva 2.000.000 toneladas, se esté cargando un barco de 60.000.000 toneladas para UPM y el sindicato denuncie que los vagones están en mal estado o que hay un problema de seguridad, ya sabemos qué hará la DNTF: mirará para el costado. Hay roles en los que el Estado no puede retroceder. ¿Cómo puede ser que respondan a temas políticos las diferencias entre un ministro y un sindicato? Realmente, es lamentable.

En el capítulo de "gestión lamentable" podemos incluir una serie de tercerizaciones que hay en AFE. Por la cantidad de dinero que esas tercerizaciones representan, nos parece que esto tendría que tener algún costo de parte de los que han venido gestionando el ferrocarril, ya sea el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o el Directorio de AFE.

Teníamos una oficina denominada Comunicaciones, que atendía cambios y barreras. En determinado momento, se decide tercerizar la tarea y se adjudica a la firma Autotrol -de capitales argentinos- la instalación y gestión de las barreras automáticas. Se desembolsaron US$ 12.000.000 en Autotrol. Nosotros hicimos un estudio y constatamos que solamente en un par de barreras que dependen de la estación Carnelli, el año pasado, las barreras estuvieron 175 o 180 veces fuera de servicio. ¿Por qué? Porque el sistema está mal hecho y cuando llueve, las barreras caen. Eso ocurrió durante todos los años en que estuvo Autotrol, que fueron ocho o nueve. Se desembolsaron US$ 12.000.000, pero 180 veces al año una barrera estuvo fuera de servicio. Estamos hablando de una barrera; piensen en la cantidad de barreras que tenemos e imaginen la cantidad de veces que se dio esta situación. Además, cobraban cada vez que levantaban una precaución. De ahí surge la cifra de US$ 12.000.000. AFE, a través de la oficina de Comunicaciones, tenía la capacidad de generar ese sistema, que funcionaba y todavía funciona en los lugares a los que la tercerización no llegó.

Quiero plantear otro caso. La casilla central, una casilla eléctrica, maneja los cambios de la nueva terminal. Se adjudicó el mantenimiento de la casilla a la empresa Teyma durante alrededor de diez años. Por gastos ajenos al contrato, se desembolsaron US$ 600.000 más. Este año, cuando Teyma dejó la licitación, entregó el sistema colapsado. No funciona más. Por eso tenemos cuatro mil o cinco mil horas extras en Tráfico. Antes, todos los cambios eran eléctricos. Ahora, un peón tiene que hacer el cambio a mano. En la barrera de la calle Tajes, en la intersección con la calle Colombia, zona en la que ustedes saben el tránsito que hay, que era gobernada por la casilla, ahora hay personas con una bandera. A su vez, allí hay compañeros que trabajan adentro de una toldería, porque AFE no quiere gastar en una casilla y un baño químico.

Para nosotros, esos son ejemplos de tercerizaciones desastrosas.

La empresa Autotrol se fue. Ahora hay otra empresa, que cobra $ 91.000 por mes, pero las barreras no funcionan. Evidentemente, Autotrol se llevó todos los planos y no capacitó a nadie; no explicó a nadie cómo es el mecanismo. Esta nueva empresa no sabe cómo reparar las barreras, pero está cobrando $ 91.000 por mes.

Se nos aproxima otro 19 de junio, fecha en la que tradicionalmente se entregan relojes conmemorativos a los trabajadores de AFE por sus treinta y cinco años de servicio, pero no hay plata para los relojes. Esto ha sucedido durante tres años seguidos. Algunos compañeros han muerto sin recibir su reloj. Hablamos de un reloj que es atesorado por los trabajadores y que queda en sus familias. Para eso no hay dinero; para aquello sí.

Se destina $ 1.000.000 por mes para el taller de Piedra Alta, que también fue tercerizado. Ahí se llevan las ruedas para su reparación, los bogues. Cuando esas ruedas quedan mal reparadas, el trabajo se termina en Paysandú, en AFE.

Ese taller pertenece a Talleres González, que abarca todo tipo de reparaciones, pero no tiene plantilla fija. Si se contrata a Talleres González, por ejemplo, para arreglar el micrófono, lo que hacen es llamar a otra persona que pueda repararlo.

En materia ferroviaria no hay nadie que pueda arreglar las cosas que hacían los ferroviarios. Tienen que traer gente de otro país o ponerse a aprender.

Reitero: en ese taller se está gastando $ 1.000.000 por mes.

Se llevó el generador de la máquina 803 a reparar a Talleres González. Las máquinas ferroviarias tienen un motor de generación, un motor diésel que genera electricidad para la tracción de la rueda; es diésel eléctrico. Cuando trajeron el generador reparado, se encontraron con que no entraba en el lugar que correspondía, porque no tenían las especificaciones. Se le hizo la prueba de campo por parte de AFE, la cual demostró que eléctricamente estaba bien bobinado. Cuando salió a la calle, resultó que el motor estaba mal zunchado y se destruyó. Todo el zuncho -para que tengan una idea, es como el cuerpo de un ventilador o el cuerpo de un taladro-, al empezar a girar, con la tracción que genera, se rompió. Fueron US$ 15.500 tirados. Talleres González se llevó el motor para reparar, pero dice que eso no está comprendido en la garantía y que quiere más plata.

En AFE había un bobinador, pero lo consideraron excedente. Cuando la Unión Ferroviaria planteó crear una escuela técnica para que los viejos ferroviarios que se estaban jubilando enseñaran el oficio a los nuevos trabajadores, se nos dijo que no. Inclusive, pusimos a disposición el edificio que tenemos en Sayago, que si bien está inconcluso, era un lugar apropiado para llevar adelante esa tarea.

El aire acondicionado de los coches motores que compraron también se los dieron a Talleres González. Uno de los cuatro que colocaron tuvo que ser devuelto porque se llueve todo el salón del coche.

Estamos hablando de tercerizaciones desastrosas, de problemas de gestión.

No podemos entender y realmente nos molesta y nos preocupa que el ministro de Transporte y Obras Públicas haga declaraciones en la prensa acusando al sindicato -aparentemente, todo este problema, todo lo que pasa en el ferrocarril es culpa nuestra- y no escuche los planteos que hace la Unión Ferroviaria. El sindicato ha señalado que hay que formar a los nuevos trabajadores, hay que generar capacidades nacionales.

El último ejemplo -no queremos robarles más tiempo- es el del sistema de autorización y uso de vías, que es un programa, un software, con una base física que perfectamente podría ser la base física de geoposicionamiento que proporciona ANTEL, en base a sus distintas torres. Nosotros planteamos que este programa se desarrollara a nivel nacional, es decir, que ingenieros nacionales lo construyeran y lo desarrollaran. Se nos dijo que no. Se hizo una licitación. Se contrató a la firma ART de Brasil. Utilizaron un mapa geoposicionado diferente al elipsoide que se utiliza para fijar las coordenadas a nivel de nuestra región. Se nos explicó que son diferentes representaciones de la Tierra, de acuerdo con la latitud que se considere. Acá hay que usar una que ellos no usaron. Cuando hicieron la prueba, no se pudo ubicar la locomotora en el terreno porque el mapa está mal hecho. La idea es conocer la posición exacta de la locomotora, porque estamos hablando de 1.000.000 de kilos circulando; no estamos hablando de un taxi, sino de una locomotora con 1.000.000 de kilos de mercadería. Entonces, se le dijo a la empresa: “Queremos corregir el mapa. Necesitamos los códigos del programa”. La respuesta fue: “No; el código del programa es cerrado. Ustedes no pueden entrar al programa. Para entrar al programa tienen que pagar”.

Entonces, nosotros tenemos la oportunidad de desarrollar las capacidades de los trabajadores técnicos uruguayos, que no es más que poner cerebro, y de utilizar la red de Antel, pero preferimos recurrir a los técnicos de otro país y que se lleven US$ 5.000.000, que es el costo de todo el sistema de autorización y uso de vía, y hoy no funciona. Esto es preocupante.

Está bien. Se plantea un modo ferroviario en el que el transporte está concentrado y vienen trasnacionales. La Unión Ferroviaria, como sindicato, tiene su posición al respecto, pero no va a opinar sobre la política económica general del país. Sí decimos que teníamos la posibilidad de hacer el sistema de control de vías con técnicos nuestros, porque contamos con el soporte que puede dar Antel, que es una empresa uruguaya, tenemos estudiantes de ingeniería uruguayos, que podrían haber realizado una tesis en esta área, podrían haberse formado en el extranjero y hoy podrían estar construyendo un sistema que a UPM le sirva, porque UPM ya dijo que el sistema que compró Uruguay no les satisface.

Ese es el resumen de toda una gestión realmente muy preocupante y a la que no le vemos salida si no se hace una reestructura del ferrocarril público y se toma la decisión política de invertir en las áreas estratégicas,

con el control del Estado, independientemente del modelo que se nos plantee.

Muchas gracias.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Agradecemos la presencia de los delegados de la Unión Ferroviaria en este ámbito.

Es mucha la información que han vertido hasta el momento. El 15 de febrero pasado hicimos una solicitud a esta Comisión para convocar al ministro y al Directorio de AFE por temas vinculados a la gestión de AFE y de SELF. Posteriormente, hicimos dos pedidos de informes referidos a la gestión de SELF, porque nos preocupa especialmente la continua pérdida de cargas y distintos aspectos vinculados a la gestión, varios de los cuales ustedes han detallado con precisión.

De todas formas me gustaría hacerles algunas preguntas.

En primer lugar, quiero referirme a un tema que me parece básico. Me gustaría saber si ustedes tienen conocimiento de si existe un plan de desarrollo integral para el sector ferroviario en materia técnica, económica- financiera, logística y comercial, es decir, si existe un plan marco que coordine todas las actividades ferroviarias a nivel nacional, un esquema de trabajo presente y a futuro. Me parece fundamental conocer esto para saber dónde estamos parados.

En segundo término, nos preocupa mucho una situación que han detallado, y es que la misma persona ocupe la Presidencia de AFE y de SELF. Nos parece sumamente irregular y una contraposición de intereses muy notoria. No sabemos cómo hace el presidente cuando tiene que defender intereses contrapuestos. Ya lo hemos mencionado alguna vez en esta Comisión. Nos parece totalmente improcedente que se siga manteniendo esta situación.

Por otro lado, no nos quedó claro, cuando ustedes hicieron referencia a trabajadores contratados en negro, qué empresa los contrató, cuántos son los trabajadores, en qué período ocurrió y si esa situación irregular se mantiene.

También quisiera saber en qué medida la realización del viaducto, que se va a llevar a cabo próximamente en la rambla portuaria, a fin de permitir el ingreso del ferrocarril central al puerto de Montevideo, afecta la operativa de la empresa SELF. ¿Tienen esa información? ¿La empresa SELF verá imposibilitada su entrada al puerto? Sabemos que maneja cargas de exportación.

Además, queremos saber cómo influye la alta rotación de gerentes que ha tenido SELF en la gestión de la empresa, en menos de tres años de vida, y cuál ha sido la causa.

Otra pregunta que deseamos hacerles, y que enviamos hace poco a través de un pedido de informes al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a AFE, es si tienen la cifra de carga transportada por SELF en el período enero- mayo de este año; y, en el mismo sentido, si tienen los ingresos operativos anuales de la empresa y cuál es el monto.

Ustedes hicieron referencia a un tema que también es muy importante. A esta empresa, un organismo internacional le otorgó un préstamo de US$ 25.000.000 para la compra de material rodante. Queremos saber qué porcentaje ya se utilizó y en qué condiciones se efectúa el repago del monto utilizado.

La última pregunta tiene que ver con la situación que se generó con la empresa Autotrol en el tema de las barreras. Asociado a esta situación hay un tema de seguridad muy importante. Queremos saber cuál fue la empresa que la contrató, creemos que fue AFE-, en qué fecha, si hubo un llamado público, porque se trata de un montó de US$ 12.000.000; es un contrato importante. Queremos saber los detalles de esa contratación.

SEÑOR OTERO (Néstor).- Ustedes dijeron que AFE hizo una valuación de su patrimonio -supongo que de campos y todo lo que tiene- para conseguir un crédito internacional. ¿Tienen idea de cuánto es el valor patrimonial?

SEÑOR POUSO (Mariano).- Con respecto a la pregunta del plan de desarrollo integral quiero decir que se han contratado diferentes consultorías; todas millonarias y en dólares. Estas han proyectado distintos

modelos. Inclusive, está contrapuesto lo que propone la consultoría con lo que exige la Corporación Andina de Fomento a la hora de entregar los préstamos. Realmente es un misterio hacia dónde va el Plan de Desarrollo Integral. Es como que al golpe del balde se va acomodando el cuerpo. Entonces, un día se trata de la conformación de la paraestatal para obtener un préstamo e invertir en el ferrocarril, y otro día aparece UPM, mueve todo el tablero y el lineamiento es otro. Un ejemplo concreto de que no existe un plan de desarrollo integral ya fue enunciado, y tiene que ver con el momento en que se creó una paraestatal, antes que el servicio logístico ferroviario; fue la Corporación Ferroviaria del Uruguay, que es propiedad de la Corporación Nacional para el Desarrollo. Cuando se consiguieron préstamos a través del Focem para reparar los distintos tramos de vía, cuando se hace la licitación, la Unión Ferroviaria plantea que la vía debe soportar 22 toneladas. En ese momento, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos dijo que nuestro planteo era una fantasía. Estamos hablando del año 2009. Ahora estamos en 2018; en el año 2017 apareció UPM. Todo el tramo de vía que se está reparando desde Pintado a Rivera, se hizo para soportar dieciocho toneladas, y ahora se precisan las 22 que había planteado el sindicato. Entonces, no hay un plan integral. Sí se han hecho estudios, que han servido de insumo a los distintos directorios. Han pasado un montón; este es el que ha durado más. Extrañamente, el que ha tenido la peor gestión es el que viene durando más en AFE. Parecería que el objetivo fuera destruir AFE. Repito: no hay un plan de desarrollo integral por la vía de los hechos. Se puede ver cuando se vota el presupuesto. Hay un montón de consultorías. En algunas áreas el sindicato coincide, pero parece que mucho caso no le hacen a las consultorías que contratan.

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- Quiero resaltar que no hay un plan de desarrollo. Ahora se está llevando a cabo la obra Focem II, que comprende Salto, Fray Bentos, y Algorta. Esa vía resiste 14 toneladas por eje y se va a pasar a 18 toneladas por eje. El tema es que, como el dinero no alcanza, van a dejar los puentes en 14 toneladas. Entonces, van a hacer una vía a 18, pero no se podrá pasar un puente. Están en ese estudio: si hacen los puentes no hacen el total de la vía. UPM también ha planteado llevar madera a Fray Bentos y de allá sacar la celulosa. Estamos pensando en hacer con Focem II una vía de 18 toneladas por eje, que seguramente en el futuro tampoco nos va a servir porque, tanto la maquinaria como las locomotoras y los vagones, a nivel internacional ya están necesitando 22, 23 o 25 toneladas por eje. De 18 toneladas por eje, prácticamente no quedan en el mundo. Nosotros quienes seguimos construyendo vías de 18 toneladas por eje y tenemos el dilema de si hacemos los puentes del litoral o no, porque el dinero del Focem, aparentemente, no alcanzaría para terminar la obra. Queda claro que no hay un plan de desarrollo integral. O sea, se va pensando y actuando, según la intención que se tenga políticamente en ese momento, y no hay más nada que eso. Esto lo hemos hablado muchísimas veces y hemos presentado proyectos referidos a que el Gobierno debería tener un modo de transporte multimodal: en camiones, por chata, por agua y por tren. Ustedes conocen lo que se firmó con UPM. El contrato deja claramente establecido que para el 2018 se van a terminar las pruebas de los tritrenes, que son camiones triples, de treinta metros de largo. Vamos agregar peligro a las rutas. Es muy preocupante todo lo que puede pasar cuando no hay un plan integral de desarrollo ferroviario para sacar los problemas que tenemos en la ruta.

SEÑOR POUSO (Mariano).- Una vía de 23 toneladas necesita durmientes de hormigón. Nosotros planteamos desarrollar una fábrica nacional de durmientes de hormigón; planteamos un proyecto concreto y una ubicación potencial: la zona de Empalme Olmos, aprovechando la capacidad industrial ociosa debido a lo que ocurrió con Cerámicas Olmos. No tuvimos ninguna respuesta. La integralidad del proyecto es que llegara a todos los sectores de la sociedad; que se derramara en todos lados. La idea era que trabajadores nacionales construyeran los durmientes de hormigón para renovar toda la vía, para exportar y, después, reconvertirse también en preencofrados, por ejemplo. Cuando se lo planteamos al ministro Rossi dijo que no estaba dentro de los planes.

Paso a la otra pregunta. El sindicato planteó el tema de los presidentes de AFE y de SELF. Teníamos nuestras dudas. Hicimos la denuncia en la Junta de Transparencia y Ética Pública. Hay un problema de diseño del decreto que crea la paraestatal; el directorio se compone de esa manera. Eso está mal. Debería ser cambiado, pero desde el punto de vista legal no hay impedimento. Cuando el presidente de AFE se pide a sí mismo las máquinas y no se las presta, algo está pasando. Mejor prueba que esa no hay.

Con respecto a los trabajadores en negro, no sabemos el nombre de la firma. Lamentablemente, ustedes tampoco van a tener acceso a esa información, porque se trata de una empresa privada. El mecanismo que usan las paraestatales es así. Un subcontratista, que sí tiene una pequeña empresa formada, que debe llevar el nombre de él, contrató trabajadores extranjeros. Los afiliados al sindicato se acercaron. Les preguntaron si estaban en caja porque, además, los vieron arenando sin máscara, de championes y sin mameluco. Para que

tengan una idea, el arenado consiste en expulsar arena u otro tipo de partículas a una elevada presión, lo cual levanta un montón de escoria de las chapas metálicas, sumado a la propia arena. De eso hay que protegerse los ojos, los oídos, ponerse un delantal. Los trabajadores no contaban con todo eso. Cuando se hace la denuncia, los ponen de nuevo en caja. La situación irregular se solucionó a raíz de la denuncia. A nuestros compañeros afiliados no se les dejaba entrar al área donde estaban arenando. Asimismo, algunos de los compañeros que denunciaban las cosas terminaron siendo despedidos por la empresa, por estar afiliados al sindicato y realizar esa denuncia.

En cuanto a la operativa de SELF y la obra del puerto, lo que averiguamos -nos lo dijo el ministro y su cuerpo de asesores en la presentación a la que asistimos- es que, al tener que levantar toda la vía y llevarla a ser vía doble, a 23 toneladas, a construir, no solo ese viaducto, sino otros puentes, toda la zona metropolitana se verá afectada. La operativa portuaria ferroviaria estará afectada por un período mínimo de seis meses. Algunos ingenieros a los que consultamos dijeron que, por la magnitud de la obra y el clima, por problemas en la obra, etcétera, podría extenderse a un año. Para ingresar al puerto hay que pasar por el lugar que se va a reformar. No solamente se verá afectada la operativa portuaria sino el servicio de pasajeros, porque la nueva terminal está dentro del tramo a construir. Se va a ver afectada la operativa del kilómetro 7, donde está Cementos Artigas. Allí hay un desvío importante. Ahora no está operativo porque la paraestatal SELF perdió el negocio por un pleito con la empresa, a raíz de un descarrilamiento fabuloso en el arroyo Frasquito, cerca de Pando, donde el gerente de operaciones de la paraestatal autorizó sobrecargar en 2.000 kilos las tolvas y no aguantaron porque se sumó la escoria. Esa sobrecarga superó la tara por eje. Las que sobrevivieron al descarrilamiento fueron pesadas y estaban pasadas de kilos. A raíz de eso se genera un litigio entre AFE, SELF y Cemento Artigas. Cemento Artigas se enoja. Dice que no transporta más nada, pese a ser el propietario de las tolvas, y construye una bahía para camiones en el kilómetro 7. Ahora parece que quieren retomar la operativa, pero hace un año y pico que está muerto. También se verá afectada la entrada a La Teja, no solamente la operativa portuaria sino el transporte de combustible.

La rotación más importante no se ha dado en SELF, sino en el cuerpo gerencial de AFE, donde estimamos que pasaron cerca de once personas entre los cargos de gerente general, presidente y miembros del Directorio. Inclusive, en este Directorio se cambió el gerente general, que era el señor Fernando Valls, quien fue trasladado a la gerencia general de SELF. Para realizar ese cambio se despidió al ingeniero Ponce De León, que era el que había ganado el concurso. Actualmente, está en un litigio con SELF -no es información cien por ciento nuestra-, por una plata que pretende cobrar. La causa es que si se genera una estructura en una paraestatal, el cuerpo gerencial debería ser técnico- profesional y responder a una auditoría, y hoy en día responde al aparato político. No consideramos que esté mal que haya un control político en el Directorio, como para garantizar un mínimo control. El Directorio de SELF tiene las mismas prerrogativas que cualquier directorio de ente autónomo como, por ejemplo, el acceso al subsidio por despido, pero tendría que contar, por lo menos, con alguien que avale una experiencia ferroviaria. Fernando Valls fue gerente general de AFE; esa fue su experiencia. Cuando asume cae la carga en AFE. Se va para SELF, cae aún más la carga de SELF y se realiza una huelga de veintitrés días, producto de las decisiones que toma. Sin duda que llevar a un gerente que no sabe nada de ferrocarriles y se dedica, por ejemplo, a contratar una empresa para filmar con un dron todo lo que hacen dentro del taller para, después, subirlo a Facebook, a Twitter y hacer política con eso, en vez de estar gastando esa plata en capacitación del sector privado, que era una de las plataformas del sindicato, afecta la operativa de una empresa.

Cuando los mecánicos que se habían anotado en el taller pidieron contar con un programa de capacitación de General Electric se les dijo que no había dinero, pero sí lo hubo para filmar con un dron todo lo que hace una empresa, que no tiene competencia a nivel ferroviario. A lo que se deben dedicar es a hacer circular los vagones que los clientes están esperando, pero se gasta en propaganda como si estuvieran compitiendo con todo el mundo. Tenían 1.200.000 toneladas que eran de AFE y están ahí. Ellos están en 500.000; no hay que hacer propaganda. No hay que pintar la máquina de otro color; hay que hacerla andar y hacer funcionar el negocio.

Por otro lado, quiero decir que la cantidad de carga transportada por SELF en el período enero- mayo es otra información a la que los parlamentarios no pueden acceder. ¿Por qué? Porque se creó una empresa bajo el derecho privado. Nosotros sí sabemos cuánta carga es, porque el sistema de control todavía está en AFE. Ahora bien, la Dirección Nacional del Transporte Ferroviario -DNTF-, tendría que proporcionar al Parlamento, no sé si la carga que transporta en la empresa privada, pero como en este caso es la única… Como funcionarios públicos que somos no estamos en condiciones legales de difundir la operativa de una

empresa privada ajena a AFE, pero sí lo puede hacer la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Los trabajadores afiliados a nuestro sindicato, quienes fueron masivamente despedidos de la paraestatal, sí estaban en condiciones de hacer consideraciones al respecto. Tal vez por eso fueron despedidos. Lo que podemos decir es que desde enero hasta mayo, con veintitrés días de huelga, la carga tiene que haber caído de una manera importante. Además, hay que tomar en cuenta que ellos despidieron a casi todos los mecánicos, entonces no podían arreglar las máquinas que se rompían. Ahora, contrataron a un encargado para el taller mecánico que no tiene experiencia ferroviaria y en su currículo consta que fue miembro del Fusna. Lo tomaron por eso, para ir a controlar y perseguir a los trabajadores. Tiene menos calificación técnica que los mecánicos a los que él manda, que son egresados de la UTU de mecánica naval, y él está haciendo primer año. De manera que, menos aún, podemos informar el monto del ingreso. Se podría estimar; nosotros tenemos una idea. AFE debería poder informarlo ¿no? Es lamentable que sea así, porque estamos hablando de montos pequeños, pero vivimos en una democracia. En definitiva, como explicamos primero, el dinero que está entrando a SELF es del pueblo. Los parlamentarios, como representantes del pueblo, deberían poder acceder a esto, y no hacerlo en secreto y tener vergüenza de decir que algo está yendo mal, porque si está yendo mal habrá que arreglarlo.

Con respecto al préstamo de la Corporación Andina de Fomento utilizado y las condiciones de pago, les comento que en la página del Ministerio de Economía y Finanzas está publicado el contrato, porque al ser AFE el garante tiene la obligación legal de hacerlo. Hay un PDF con la información de monto y tasa. El abogado de la empresa paraestatal denunció a la Unión Ferroviaria en una reunión del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, diciendo que se había accedido al préstamo de manera ilegal. Nosotros lo subimos a la página del Ministerio de Economía y Finanzas. Él pretendía que el préstamo no se conociera y ampararse en el derecho privado para ocultar información. En realidad, como el préstamo lo sacó AFE, porque nadie le va a prestar US$ 25.000.000 a una empresa que no existe, la información se colgó ahí.

Autotrol fue una licitación. No fue un contrato diseñado para que se gastaran US$ 12.000.000. Se estableció un monto menor y por cada una de las reparaciones, por ejemplo, cada vez que caía el sistema o un vehículo rompía una barrera, la empresa cobraba aparte. Fue un contrato diseñado para gastar menos, pero se gastaron US$ 12.000.000, porque la empresa que hizo el sistema que no funcionaba, cobraba para reparar lo que no funcionaba. Creo que eso fue hecho cuando estaba León Lev en el directorio. Es más, se retiraron barreras eléctricas que podían haber sido adaptadas a un nuevo sistema. Había problemas técnicos, por ejemplo la barrera automática no la hace funcionar nadie si la vía no está en buenas condiciones. Cuando el sistema cae es porque la vía se inunda. La vía se inunda porque no hay gente para desmalezar la cuneta. Las máquinas que eran para limpiar y perfilar las cunetas se las dieron a la Corporación Ferroviaria del Uruguay; se las cedió el directorio de Orellano de manera bastante extraña, a cambio de unos durmientes que nunca llegaron a AFE, y todavía estamos esperando que traigan una máquina de ese tipo.

El patrimonio de AFE está publicado. Se puede acceder a esa información. No lo sabemos de memoria. Yo soy obrero de tráfico y Carlos capataz de puente. Podemos conseguir la información y la podríamos tener si el directorio de AFE cumpliera con la ley de negociación colectiva y diera el presupuesto al sindicato. Nunca hemos recibido el presupuesto de AFE. No queremos congestionar AFE, pero sí saber cuál será el presupuesto para aportar ideas, encontrar errores o, simplemente, para tener conocimiento como establece la ley, pero nunca nos lo dan. Tampoco se lo dan a la OPP. Recién le dio el primer presupuesto del año pasado. Lo que ha hecho es reeditar presupuesto. Por eso es que, a veces, sobra plata, porque AFE tenía mil doscientos trabajadores y ahora tiene quinientos veinte. Reeditan el presupuesto y termina sobrando algún mango porque hay gente de más presupuestada. Lamentablemente, ni siquiera eso se ha podido hacer bien.

Como dijimos la otra vez: venimos con un profundo dolor a denunciar algo que está atentando contra AFE. Lo sentimos como trabajadores de AFE y ferroviarios, pero es la realidad. No se puede tapar el sol con un dedo.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- Al comienzo de su exposición Aramendi hizo la historia del 2005 hasta el presente. Sin duda, el Frente Amplio ha tenido, como el Uruguay, problemas para reactivar el ferrocarril. La prueba está. Parte de lo que ustedes plantean son cosas que tienen que ver con problemas del modelo de gestión que se eligió y con las personas que han llevado y llevan la tarea adelante.

Sin duda, el modelo que se intentó trabajar, por lo menos desde 2001 hasta ahora, tenía dos objetivos. Una, reactivar el modo ferroviario y, la otra, hacerlo con los trabajadores. En ese marco se trabajó bastante.

Recuerdo que en el período pasado aprobamos leyes, incluso a solicitud del propio sindicato, con respecto a ampliar la posibilidad de que se declaren excedentarios determinados funcionarios, porque se estaba negociando. En aquel momento, el que trabajaba mucho estos temas era Baráibar, una especie de embajador integrante, que también tenía un trabajo de articulación en ese sentido, y nunca se pudo concretar uno de los pilares de cualquier reforma, que es la aprobación por parte de los trabajadores, que están involucrados en esa tarea, de la reestructura de un modo ferroviario que, en ese momento, ya estaba en picada. Es decir, el 98% del transporte de carga se hace por vía privada. Eso no se logró y, evidentemente, por lo menos desde que se empezó a implementar y por lo que ustedes cuentan, no ha tenido los resultados esperados. No quiero abrir un debate con esto, pero me gustaría saber cuál es la alternativa que plantean para contemplar la mirada del país en estos años -que tiene que ver con la captación de carga de celulosa de una empresa transnacional- y también la valoración que hacen los trabajadores. Si no hay una valoración positiva, se va a trabajar en contra, que es lo que ha sucedido, de manera legítima, para tratar de demostrar que SELF no era un modelo necesario para seguir adelante. Ustedes siempre lo han remarcado, cada vez que han venido, y en forma legítima. ¿Qué es lo que ustedes plantean en términos de solución? Lo pregunto de forma honesta. No es una pregunta capciosa; solo quiero saber cuál es la valoración que hacen con respecto a esto, en base a las experiencias que se han tenido y a la historia de AFE hasta acá.

Con el camino que se está llevando adelante, de un conflicto entre la Administración y los trabajadores, todos somos contestes de que esto vuelve a punto cero. Se seguirá desarrollando la inversión en infraestructura por parte de un privado, y la carga seguramente sea transportada por un privado. Es decir, se profundizará ese camino. Entonces, ¿cuál es el planteo de la Unión Ferroviaria en ese sentido?

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- Mi exposición arrancó en el año 2005, es cierto, y dije que los trabajadores ferroviarios habíamos puesto toda la esperanza en la fuerza política que llegaba al Gobierno en ese momento. Tengo cuarenta y un años como trabajador ferroviario y viví AFE desde el tiempo de la dictadura hasta ahora.

Desde el año 1985 para adelante, ya en democracia, los gobiernos blanco y colorado, lamentablemente, destruyeron el modo ferroviario. Eso fue lo que se pretendió en ese momento. Se quería construir un modelo de país netamente financiero y el modo ferroviario no era necesario. Por lo tanto, había que destruir el ferrocarril. Ahí se avanzó en la destrucción total; de diez mil trabajadores, quedamos alrededor de dos mil o dos mil y poco. El resto fueron todos excedentes. En ese momento había una cabeza política que creyó que el ferrocarril no era necesario. Por eso se actuó como se actuó y se llegó a una situación dramática.

A partir del 2005 se nos creó una nueva expectativa. Por lo menos, en la campaña política se había planteado rehabilitar el ferrocarril. Nosotros pensamos que esa rehabilitación se iba a hacer con los trabajadores ferroviarios y con los trabajadores de AFE pública. Nosotros entendimos que se pretendía recuperar lo que se había destruido, que era AFE pública.

La solución la planteamos en esa negociación que mencionaba el señor diputado Daniel Caggiani, en la que participó Baráibar. Estuvimos un año y medio negociando con Baráibar. Se había logrado instrumentar una forma en la que todos nos veíamos contemplados. Nosotros presentamos un proyecto y hasta consultamos a Korzeniak, por si lo que estábamos proponiendo tenía alguna falla constitucional. Ya que el Gobierno quería crear una empresa paraestatal bajo el derecho privado, nosotros planteamos que se creara la empresa, que se tomara a todos los trabajadores públicos que existían en ese momento y que se hiciera un convenio colectivo. Ahí se contemplaban los dos derechos trabajando juntos. Era la creación de una empresa en la que trabajaran los dos derechos laborales juntos: el privado y el público, a través de un convenio colectivo. La idea era que todos los ingresos a esta empresa paraestatal se hicieran bajo el derecho privado. En diez o quince años la empresa quedaba cien por ciento privada. El mínimo de trabajadores públicos atendería el servicio de pasajeros e infraestructura. El resto era todo privado: el transporte de la carga, el material rodante, los talleres. Eso se iba a dar en el término de diez años. Teníamos la plantilla de los trabajadores públicos que se iban a estar yendo. Esas vacantes que dejaban los públicos se cubrirían bajo el derecho privado.

Sin embargo, el Gobierno nos dijo que no, que la decisión político- ideológica del Gobierno era crear una empresa bajo el derecho privado; no había posibilidad de intervención de trabajadores públicos. Ahí es cuando se toma la decisión de negociar un retiro anticipado y la excedencia, porque los trabajadores no se iban a ver contemplados en el modelo que se estaba creando, que era una empresa bajo el derecho privado. Todos los trabajadores vinculados al material rodante, al tráfico de carga iban a quedar excedentes. Esto fue lo que sucedió en ese año de negociación, en el que los trabajadores presentamos un proyecto.

Lo volvimos a presentar -que quede claro que nosotros siempre intentamos buscar una solución y que la negativa siempre vino de parte del Poder Ejecutivo- antes de las elecciones, para este período de Gobierno. Nosotros mandamos una nota a cada uno de los candidatos a la Presidencia: al del Partido Nacional, al del Partido Colorado, al del Frente Amplio y al del Partido Independiente. El único que nos contestó fue el del Frente Amplio, quien nos mandó negociar la posible salida al problema. ¿Quién viene a negociar, antes de las elecciones? El propio Rossi. Con él estuvimos reunidos aproximadamente tres meses, antes de las elecciones, buscando una solución al modo ferroviario que el Gobierno quería introducir.

Se llegó a un documento en el que nos pusimos de acuerdo, ya después de las elecciones y siendo Rossi ministro de Transporte y Obras Públicas. Rossi va a nuestra sede, se junta con nosotros, con el Directorio de AFE y con la Unión Ferroviaria. Elaboramos una propuesta en la que todos nos veíamos contemplados: Servicios Logísticos Ferroviaria sería una empresa paraestatal, en la que convivirían los dos derechos laborales.

¿Saben qué pasó? En una reunión en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a las diez de la noche, el ministro nos dijo que se había olvidado lo que había negociado con nosotros. Nos dijo eso y hubo un intermedio porque, lógicamente, pasaron cosas… Como pasaron cosas, hubo un intermedio de setenta y dos horas. A las setenta y dos horas el ministro nos dice que el Poder Ejecutivo no llevaba esa propuesta, después de seis meses de negociaciones y cuando teníamos la solución en la mano. “El Poder Ejecutivo no lo lleva”, fue lo que nos dijo. Y agregó: “A partir del 1º de julio de 2015 vamos a poner adelante el Servicio Logístico Ferroviario”.

¿Qué decimos hoy? Para nosotros esta empresa no puede existir, no tiene forma de existir, no tiene trabajadores para existir, no tiene capacidad técnica para existir. Nosotros decimos que todo tiene que volver a la empresa pública y que la inversión se tiene que hacer a través de la empresa pública ferroviaria, como se hizo en Antel, en UTE y en todas las empresas públicas. Entendemos que se debe hacer la inversión en la empresa pública.

Además, presentamos un proyecto en la Mesa Política del Frente Amplio y en todo el país -en Tacuarembó, en Durazno, en Florida- de cómo debería trabajar la empresa pública. Creemos que si la empresa pública se dedica al transporte de carga y pasajeros, debe separar sus finanzas: lo que es pasajeros, por un lado, y lo que es transporte de carga, por el otro.

Todos sabemos que el servicio de pasajeros da déficit. ¿Por qué? Porque es un servicio social. En la mayoría de las ciudades del mundo el servicio de pasajeros da pérdida o anda empatando, porque es un servicio social. Nosotros entendemos que la carga sí genera ganancia. Por lo tanto, las contabilidades tienen que estar separadas: lo que se gasta en infraestructura, por un lado, lo que se gasta en pasajeros, por el otro, y lo que se gasta en el transporte de carga, por otro.

¿Qué es lo que ha venido pasando históricamente en AFE? Por los años noventa se pidieron préstamos para la reparación y construcción de vías, pero ese dinero nunca se llegó a utilizar para eso porque se gastaba en material rodante o en otra cosa. Todo iba para el mismo montón. Creemos que si queremos tener una empresa pública pujante, que pueda transportar la carga -porque tenemos carga cautiva, combustible, grano, clinker, que está esperando que se pueda desarrollar una operadora-, debemos contemplar al resto de la producción.

¿Qué hizo SELF? Nosotros transportábamos madera para dos empresas, una en Tacuarembó y otra en Rivera. Como una de ellas no completaba un tren, SELF le dijo que no podía traerle la carga. Fue un error. AFE traía medio tren con la carga de una empresa y medio tren con la carga de otra empresa; iba completando el tren con la carga de diferentes productores. Creo que ese es el camino: atender a todos los que tienen necesidad de transportar carga. Para eso hay que separar todas las cuentas. Eso es lo que venimos planteando.

Entendemos que se puede hacer, pero no con un modelo que fracasó. Debemos entender que este modelo fracasó. Que no lo queramos ver, es otra historia. El modelo ya fracasó. Para nosotros hay que volver al modelo original. Hoy sigue habiendo trabajadores capacitados. Hay que hacer la renovación, capacitando a la gente joven, para que puedan seguir adelante como trabajadores ferroviarios. No es como plantea el ministro, que dice que queremos volver al ferrocarril del tiempo de los ingleses; no es así. La empresa AFE tiene que ser una empresa pública, fuerte y pujante para poder desarrollarse en el país.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Recién el señor Carlos Aramendi se refería a dos empresas del norte del país que se perdieron. Si no recuerdo mal, son Urufor y Tingelsur. ¿En qué situación se está? ¿Se cambió la política? ¿Se trató de captarlas otra vez o siguen utilizando el camión para transportar sus cargas?

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- La carga de la empresa de Tacuarembó se sigue transportando. El transporte de carga que se perdió fue el de la empresa de Rivera. Además, tenemos la línea clausurada. La corporación ferroviaria que estaba trabajando ahí cortó la vía por un término de treinta días, pero lleva un año clausurada. Ese tramo no se ha recuperado.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- ¿Saben qué carga transportaba AFE a mediados de la década pasada?

SEÑOR POUSO (Mariano).- AFE tenía un piso de 1.000.000 de toneladas. En el 2013 logramos un pico de 1.200.000 toneladas. Después vino la caída de este último período. El pico más alto fue en el año 1945, con cerca de 2.000.000 de toneladas, por la Segunda Guerra Mundial. La situación actual es peor que cuando el parque era a vapor. Evidentemente, había mucho más movimiento por el ferrocarril.

Hay otro momento grave durante la crisis petrolera, en la década del setenta, cuando se cambia del patrón oro al dólar; en ese momento se estuvo en las 750.000 toneladas.

Nunca se estuvo tan bajo como ahora.

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- En el 2002 fue una de las caídas más fuertes. Ese año cayó a 850.000 toneladas.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- ¿Hoy en cuánto está?

SEÑOR ARAMENDI (Carlos).- El año pasado se cerró con 460.000 toneladas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos la presencia y la presentación. La Comisión evaluará invitar a las autoridades del Directorio de AFE y al ministro de Transporte y Obras Públicas, para que nos den sus puntos de vista sobre los planteos que se realizaron en la Comisión.

(Se retira de sala la delegación de la Unión Ferroviaria)

——La Comisión recibió una nota del edil Joaquín Garlo, de la Junta Departamental de Maldonado, sobre una exposición titulada “Hacia dónde va Maldonado”. Se pasó por correo electrónico a la dirección de cada diputado.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- El 15 de febrero elevamos una nota a la Comisión, solicitando la comparecencia del señor ministro Rossi y del Directorio de AFE por temas vinculados a AFE y a SELF. Hoy recibimos a esta delegación que nos planteó un sinnúmero de inquietudes vinculadas a la operativa de las empresas y creemos que sería oportuno recibir al señor ministro y al Directorio de AFE. Reitero la solicitud porque la temática ferroviaria que tratamos hoy en la Comisión es suficientemente abundante y de relevancia y nos reafirma la inquietud de contar con las autoridades correspondientes, a fin de conversar de estos asuntos y de la política ferroviaria nacional.

SEÑOR PRESIDENTE.- El año pasado se acordaron las comparecencias del señor ministro para el año en curso. El primer tema a tratar este año era puertos, y así lo hicimos. Luego venía la presentación del tema infraestructura y la puesta a punto sobre las obras de vialidad, que fue el mes pasado. En esa última comparecencia anunciamos que la próxima visita sería con el Directorio de AFE, por tema ferroviario, y en virtud de la nota del señor diputado Juan José Olaizola. Ahora estaríamos agregando lo planteado por la Unión Ferroviaria. Es probable que el mes que viene concurra el señor ministro exclusivamente por este tema.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.